

# 眠れる資料「大日本帝国港湾統計」のカヴァレッジ ～府県統計書との突き合わせ作業の分析結果：薪・木炭～

谷 口 忠 義

Comparative Analysis of the Data Coverage of the “Survey on Ports and Harbours”:  
Firewood & Charcoal

Tadayoshi Taniguchi

## 1. 課題と分析方法

本稿は、『大日本帝国港湾統計』のデータカヴァレッジを検討する。薪炭を事例にして戦前期の掲載港湾数と調査規則の変化との関連を分析し、さらに1919年の府県統計書との突合せによる追加的な捕捉率を求める。

『大日本帝国港湾統計』は港湾調査の結果を集計・編集した出版物である。明治の終わりから現在までつづく非常に歴史の古い調査の一つである。1906・07年次は『日本帝国港湾統計』の名称で刊行され、1908（明治41）年1月訓令第9号によって、継続的・系統的・包括的な統計調査となった以後は、『大日本帝国港湾統計』の名称で戦前期は1941年まで年報形式で出版された。

戦後の港湾調査（Survey on Ports and Harbours）は、統計法（昭和22年3月26日法律第18号）に基づき、1947年6月に指定統計第6号として承認された。同年10月には運輸省令第24号として港湾調査規則が制定され、その後1951（昭和26）年3月10日運輸省令第13号により抜本的な改正がなされた。現在の調査は、1982（昭和57）年に港湾調査の全面見直しがあったけれども、統計法と1951年の運輸省令に基づいて実施されている。そして、その調査結果は、「港湾統計」（年報、月報、流動表、年報別冊など）の形で出版・公表されている。

資料には、各港湾別出入船舶、出入貨物に関する網羅的で詳細なデータが記載されており、商品の国内流通、海上交通の研究には欠くことのできない重要資料である。たとえば、海路により港湾に出入した貨物の数量、金額、仕出港・仕向港について、品目ごとに細かく記載されており、移出（輸出）の場合は仕向港別、移入（輸入）の場合は仕出港ごとに記されている。

情報量が豊富で、しかも100年という長期間にわたってほぼ同じ調査項目の情報が得られるにもかかわらず、戦前の調査結果に対するこれまでの評価は低い。極めて杜撰で不正確、曖昧不明瞭、調査カヴァレッジに変化があるため時系列分析が難しいとみなされてきた。データ処理量が多いことも分析者の負担となり、ほとんど唯一の例外である『生産と流通の近代像』における研究を除けば、戦前の資料は本格的には全く利用されてこなかった<sup>1</sup>。たとえていうならば「大日本帝国港湾統計」は“眠れる資料”といえよう。

こうした資料の特徴と研究状況をふまえて、別稿において、戦前期の港湾統計調査の特徴や調査の方法（資料の収集方法）を分析し、「対象となる港湾の範囲」、「調査対象品目の範囲」の変遷について、『法令全書』、『現行統計法規類抄』の他、『大日本帝国港湾統計』の「緒言」、「凡例」を駆使して詳細に検討した。<sup>2</sup>

調査対象となる港湾については、1906（明治39）年～1908（明治41）年、1909（明治42）年～1910（明治43）年、1911（明治44）年～1927（昭和2）年、1928（昭和3）年、1929（昭和4）年～1933（昭和8）年、1934（昭和9）年～1936（昭和11）年の5つに区分できた。貨物の調査範囲という観点からは、2つの時期に分けられた。1913（大正2）年～1919（大正8）年で、重要と判断された貨物のみ記載された時期である。上記以外の年次で、積荷すべてを調査することになっていた時期である。

法令上の区分だけでなく、実際に『大日本帝国港湾統計』（『日本帝国港湾統計』を含む）に掲載されている港湾数も動きが一致している。期がもっとも掲載港湾数が少なく、その時期を底とするU字形を描いている。期と期の差はかなり激しく、1000以上あったものが200強と5分の1程度に減少した。ボトムである期はさらに50あまり減少した。その後増加し、期にはほぼ358になった。

別稿では、掲載港湾数の動きまでは分析したが、個別貨物への影響までには及ばなかった。たとえば、1913～1919年においては、重要な貨物がそうでないかによって資料に記載されたりされなかったりした。いったいどの程度の記載落ちがあったのであろうか。本稿ではこうした積み残した課題に答えていくために、薪・木炭・薪炭を記載している港湾数の動向を別稿で明らかにした法令変遷と関連づけて分析する。

さらに、『大日本帝国港湾統計』と「府県統計書」の移出入データとを突き合わせることによって、1919年を一事例として捕捉率がどの程度上昇するか検討する。いいかえると、『大日本帝国港湾統計』ではどこまで記載されているか、どの程度の記載落ちがあるのかというカヴァレッジについて議論する。

この際、2つの観点から捕捉率の上昇を考える。1つは、「重要度基準」である。1919年は重要貨物とみなされた場合のみ『大日本帝国港湾統計』に記載されることになっていた。ある港湾が両方の資料に記載されているにもかかわらず、府県統計書にのみ金額が記載されていたならば、その貨物、あるいはその程度の金額では重要でないと判断された故に『大日本帝国港湾統計』に記載されなかったのである。こうしたケースを「重要度基準」と呼ぶことにする。

もう一つの観点は「掲載港基準」である。全国に数多ある港湾のうち『大日本帝国港湾統計』に掲載されるのは、とくに1911年以降は限られていた。今回検討する1919年は最も掲載港湾が少ない時期の一つである。したがって、「府県統計書」にのみ掲載されている港湾のデータを考慮することによって、『大日本帝国港湾統計』からは情報が得られない貨物の割合を求める。

今回の分析結果は、全体の移出入に対する『大日本帝国港湾統計』の捕捉率（カヴァレッジ）の推計とまでは言い切れない。なぜならば、「府県統計書」の調査範囲がいかなるものであるかが明確ではないからである。「府県統計書」の数値が全体の移出入量を示すという保証はないからである。事実、『大日本帝国港湾統計』に数値が記載されているにもかかわらず、「府県統計書」には数値の記載がないケースや港湾自体が掲載されていないケースが複数あった。具体的には、鹽釜港（宮城）、三国港（福井）、玉島港（岡山）、竹原港（広島）、福山港（鹿児島）、古江港（鹿児島）の各港である（表1参照）。

表1：「府県統計書」に記載されていない『大日本帝国港湾統計』の港湾（1919年）

府県統計書の欠損情報	港湾名	県名	品 目	移出入	数量( 噸 )	価額( 円 )	仕出地or仕向地
港, 数値	竹原港	広島	木 炭	移 入	3,080	87,780	大分, 其他諸港
港, 数値	福山港	鹿児島	薪	移 出	8,400	140,000	鹿児島
港, 数値	古江港	鹿児島	木 炭	移 出	1,918	201,355	鹿児島
数値	鹽釜港	宮城	薪	移 入	60,000	720,000	宮古, 大船渡, 山田, 大槌, 其他諸港
数値	鹽釜港	宮城	木 炭	移 入	45,250	1,357,500	三陸沿岸
数値	三国港	福井	木 炭	移 入	3,650	91,250	敦賀
数値	玉島港	岡山	薪 炭	移 入	9,213	139,600	連島

出所：『大日本帝国港湾統計』（大正8年）,「府県統計書」より。

## 2. 薪、木炭、薪炭を記載している港湾数の動向

調査対象港湾や貨物の範囲は、それぞれ5つ、2つの時期に分けることができる。もし個別品目に限定したならばどうなるであろうか。薪、木炭を例に法令変遷の影響を考察する。

対象港湾と対象貨物の両方からみて、明治39・40年以後数年は、もっともよく捕捉されえた時期である。しかし、1911（明治44）年からの調査港湾の減少と重要度基準の導入によって、日本全体の実際の輸送よりも過小となっていたであろう。とくに1913（大正2）年から1919（大正8）年までの間は調査対象がもっとも限定されていた時期であり、掲載漏れが一番ひどい時期と推測される。なぜならば、1913（大正2）年の改正によって、対象港湾は数量よりも金額を重視するようになったので、木炭のような重量安価物を主として取り扱う港は調査港湾からもれる可能性が高まったからである。また、調査される貨物の範囲も、重要と認められなければ、実際に出入があっても統計に掲載されないことになったので、木炭が一般に重要と認められていたかどうかという議論は差し当たりおいておくとしても、掲載されない可能性はそれ以前に比べて高まったことは確かである。1919年より後は、補足範囲は拡大する方向にあった。

つぎに、『大日本帝国港湾統計』に記載された港湾数の動向をみると、3つの注目すべき点がある（表2参照）。第1点は、1913年（大正2）年の法令改正の影響である。この改正の特徴の一つは、貨物調査において重要度の基準を採用することであった。薪、木炭の記載港湾は絶対数、掲載総数に対する比率のいずれにおいてもかなりの減少をみせている。特に比率の減少は激しい。「薪、木炭は重要でない」と当時の調査担当者は考えていたことを示している。

それは、1910（明治44）年の掲載港湾数の第2次減少期において、比率の観点からみれば、その前とほとんど変化がないことから明らかである。1912年までは薪、木炭を機械的に調査したのである。

注目すべき第2点は、木炭と薪における掲載比率のピークが、1913（大正2）年の重要度基準採用の直前であるという点である。木炭で4割弱、薪で2割程度である。調査初期の掲載港湾数が極めて多い時期よりも値が大きいことは驚きである（薪の輸出は当てはまらないかもしれない）。このデータは、ある程度の数量の出入か金額の出入がある港と、金額や数量の出入が少ない港とを比較した時、薪や木炭を取り扱う率が前者の方が高いということを意味している。実態としては、小さな港近辺の村落では、薪や炭を自給している、あるいは、荷馬車、荷車、馬背、人背等の代替交通手段によって輸送されていると考えられよう。

注目すべき第3点は、薪炭の掲載総数との比率のピークは、1920年代前半という点である。この時期の木炭、薪、薪炭の掲載港数の動向をみると、木炭はそれほど変化していない。薪は1920年を境にして減少しているようである。薪炭はこの時期に急速に増加し、特に薪炭輸入において著しい。このようなことが生じる調査様式上の遠因は、1920（大正9）年の改正であろう。それまで、重要と判断されなければ記載されることがなかったけれども、この年からすべて掲載されることになったからである。ただし、なぜ「薪」は減少し、「薪炭」が増加したか。ここでの解釈は、輸送の実態として混合輸送されたというよりも、調査主体の認識の変化と考えたい。これまでは「薪」と「木炭」と別々に掲載される場合が多かったのであるから、実態は別々に輸送された（少なくとも仕分けすることができた）のであろう。重要度基準が採用される1913（大正2）年より前においては、「薪炭」となっている港は極めて少ないことも考え合わせると、1920年頃には、調査主体の方で「薪」、「木炭」と分けて掲載する必要がないと判断するようになったのであろう。この時期は日本の産業化も進展し、社会・経済全般に大きな変化がみられる時期であり、石炭などの代替燃料のシェア増大という状況では、まとめられても仕方がない状況であった。

表2：年次別港湾数と薪・木炭の掲載港湾数

年	実数 掲載 港湾数	対掲載港湾数(%)											
		木炭 移出	薪 移出	薪炭 移出	木炭 移入	薪 移入	薪炭 移入	木炭 移出	薪 移出	薪炭 移出	木炭 移入	薪 移入	薪炭 移入
1906	1018	264	201	149	222	11	11	26	20	15	22	1	1
1907	1076	265	182	218	149	8	8	25	17	20	14	1	1
1908	1084	308	251	234	190	5	9	28	23	22	18	0	1
1909	219	85	86	42	53	2	4	39	39	19	24	1	2
1910	218	78	88	36	56	1	3	36	40	17	26	0	1
1911	151	57	71	25	48	1	1	38	47	17	32	1	1
1912	152	54	71	25	48	2	4	36	47	16	32	1	3
1913	152	8	12	1	5	0	0	5	8	1	3	0	0
1914	151	15	12	4	5	0	2	10	8	3	3	0	1
1915	152	16	13	6	9	0	0	11	9	4	6	0	0
1916	152	16	17	9	9	0	0	11	11	6	6	0	0
1917	151	18	34	6	12	0	2	12	23	4	8	0	1
1918	151	21	31	6	14	0	2	14	21	4	9	0	1
1919	151	21	27	9	15	0	10	14	18	6	10	0	7
1920	151	29	30	8	14	5	14	19	20	5	9	3	9
1921	151	22	29	2	10	5	16	15	19	1	7	3	11
1922	152	25	12	4	3	8	36	16	8	3	2	5	24
1923	152	23	16	3	5	13	35	15	11	2	3	9	23
1924	152	21	22	4	5	15	40	14	14	3	3	10	26
1925	152	19	17	3	4	16	36	13	11	2	3	11	24
1926	152	22	17	0	1	14	33	14	11	0	1	9	22
1927	152	21	24	2	3	8	24	14	16	1	2	5	16
1928	177	23	21	1	2	10	25	13	12	1	1	6	14
1929	244	31	14	2	2	5	17	13	6	1	1	2	7
1930	286	22	12	1	0	5	11	8	4	0	0	2	4
1931	286	24	10	0	0	8	14	8	3	0	0	3	5
1932	285	24	14	0	0	9	21	8	5	0	0	3	7
1933	285	26	10	0	1	7	17	9	4	0	0	2	6
1934	359	36	10	1	1	7	19	10	3	0	0	2	5
1935	358	37	22	3	4	22	43	10	6	1	1	6	12
1936	358	17	15	2	5	33	39	5	4	1	1	9	11

出所：『日本帝国港湾統計』、『大日本帝国港湾統計』各年版より。

注：横の点線は、調査様式からみた対象港湾範囲が変更された年を示す。

### 3. 「府県統計書」との突き合わせるによる捕捉率の上昇：重要度基準、掲載港基準

1919（大正8）年の『大日本帝国港湾統計』に掲載されている薪炭についてのデータと同年の「府県統計書」のデータを突き合わせることによって、捕捉率がどの程度上昇するかを「重要度基準」と「掲載港基準」の2つの観点から検討する。

府県統計書は、各府県の調査様式に基づいて調査され、編集・出版されているため、港湾に関する調査内容もばらつきがある。港湾ごとの移出入情報が得られ、突合せ作業が可能な府県は、北海道（0、0、0、0）、青森（0、0、0、0）、岩手（7、0、0、0）、宮城（3、14、46、15）、神奈川（0、0、0、0）、石川（0、1、0、0）、福井（0、1、0、0）、静岡（3、1、7、0）、京都（0、0、0、0）、鳥取（0、2、0、0）、岡山（0、0、0、0）、広島（0、6、0、8）、熊本（0、0、0、4）、大分（19、1、0、0）、宮崎（33、0、0、0）、鹿児島（3、0、7、0）の16府県である。今回は、手元のデータ入力に誤りがある可能性が高く原資料に確認する必要がある石川県を除いた、15府県を突合せ作業の対象とした。

1919年の薪・炭の移出入額の全国値に対する上記16府県の占める百分比を括弧内に、木炭移出、木炭移入、薪移出、薪移入の順で示した。今回考察対象から外した石川県を除いた15府県全体では、木炭移出で68（百分比、各府県の数値の和とは四捨五入の関係で一致しないことがある）、木炭移入で25、薪移出で61、薪移入で27である。今回の突合せ作業により、移出については『大日本帝国港湾統計』の金額ベースで6割以上をカバーすることになるが、移入については、東京、大阪、名古屋といった大都市の突合せ作業のための資料が府県統計書から得られなかったので3割を切る低い値となっている。

港湾は両方の資料に掲載されているが、数値は府県統計書にのみ記載されている場合は、25港湾47ケースである（表3参照）。1つの港湾で移出入と薪炭の4つのケースをつき合わせているため、港湾数よりも値が大きくなっている。

最大値は、木炭の移入では横浜港の1,036,120貫、381,111円で、薪の移入では同じく横浜港の2,717,000貫、407,792円で、木炭の移出では鹿児島港の2,404,050斤、93,375円、薪の移出では3ケースと少ないけれども臼杵港の273,500貫、16,410円であった。横浜港は日本の一、二を争う国際貿易港であり、物資の移動量が極めて大きい港である。そのため、薪炭で数十万円程度の金額では重要でないと判断されて『大日本帝国港湾統計』には掲載されなかったのであろう。

最小値は、木炭の移入では糸崎港の3,000貫、840円で、薪の移入では同じく糸崎港の1,200貫、72円で、木炭の移出では浦賀港の160円（数量は記載なし）、薪の移出では細島港の500束、60円であった。府県統計書ではかなり小額な移出入まで記載されているので、移出入のすべてを調査範囲としている可能性が高い。したがって、同一港湾の比較（重要度基準）によって求められる、追加捕捉の上昇率は、その港湾の移出入全体に対する記載漏れの度合いを示すことになる。いいかえると、『大日本帝国港湾統計』で重要でないと判断され掲載されなかった割合を表している。

次に府県統計書のみに掲載されている港湾のデータをまとめた（表4参照）。

表3：大日本帝国港湾統計で重要度基準により漏れているデータ

県名	港名	品目	移出入	数量	単位	価額（円）	仕出地or仕向地
青森	青森港	木炭	移出	45,000		10,800	n.a.
青森	青森港	薪	移入	1,500		30,000	n.a.
神奈川	横浜港	木炭	移入	1,036,120	貫	381,111	n.a.
神奈川	横浜港	木炭	移出	6,343	貫	2,220	n.a.
神奈川	横浜港	薪	移入	2,717,000	貫	407,792	n.a.
神奈川	浦賀港	木炭	移出	n.a.		160	n.a.
福井	敦賀港	木炭	移出	4,375	俵	1,313	n.a.
福井	小浜港	木炭	移出	28,500	俵	25,650	n.a.
京都	舞鶴港	木炭	移入	28,780	貫	11,512	小濱、宮津
京都	舞鶴港	木炭	移出	11,880	貫	4,752	宮津
京都	宮津港	薪	移入	150,000	貫	6,000	舞鶴
京都	宮津港	木炭	移入	28,000	貫	8,400	小濱、岩ヶ鼻、舞鶴
京都	宮津港	木炭	移出	4,500	貫	1,350	舞鶴、伊根
鳥取	境港	木炭	移出	201,300	貫	76,494	出雲
鳥取	米子港	木炭	移出	100,000	貫	28,000	大阪、戸
鳥取	米子港	木炭	移入	80,000	貫	20,000	隠岐
岡山	玉島港	木炭	移出	97,500	貫	46,375	大阪
岡山	宇野港	木炭	移出	1,806	貫	666	高松
広島	宇品港	木炭	移入	276,000	貫	69,000	大分、高濱、鶴川、門司
広島	宇品港	木炭	移出	103,000	貫	25,750	吉浦
広島	吉浦港	薪	移入	720,000	貫	43,200	広島
広島	吉浦港	木炭	移入	10,000	貫	3,735	新、広島
広島	呉港	薪	移入	150,000	貫	24,000	高濱
広島	御手洗港	薪	移入	n.a.		3,705	久友
広島	御手洗港	木炭	移入	38,000	貫	11,020	日向油津
広島	糸崎港	薪	移入	1,200	貫	72	大洲
広島	糸崎港	木炭	移入	3,000	貫	840	宮崎
広島	尾道港	薪	移入	687,000	貫	54,960	高松、今治、竹原
広島	鞆港	薪	移入	30,000	貫	2,100	今治
広島	鞆港	木炭	移入	30,000	貫	10,500	今治、大分
熊本	三角港	木炭	移出	854	俵	1,879	大阪
熊本	三角港	木炭	移入	854	俵	1,879	佐敷
熊本	八代港	木炭	移出	13,500	俵	26,600	大阪、口ノ津、三池、 嶋原、本渡
熊本	八代港	木炭	移入	4,000	俵	7,200	米津
大分	臼杵港	薪	移出	273,500	貫	16,410	大阪、佐賀關
大分	佐賀關港	炭	移出	9,000	貫	3,150	門司
大分	佐賀關港	薪	移出	40,000	貫	2,800	門司
大分	佐賀關港	薪	移入	20,000	貫	12,000	臼杵
宮崎	細島港	薪	移出	500	束	60	大阪
宮崎	細島港	薪	移入	490	石	392	佐伯
宮崎	土々呂港	木炭	移出	32,000	貫	8,320	大阪
鹿児島	名瀬港	木炭	移出	n.a.		1,700	沖縄
鹿児島	鹿児島港	木炭	移出	2,404,050	斤	93,375	沖縄
鹿児島	鹿児島港	木炭	移入	38,250	斤	2,703	宮崎、沖縄、熊本

出所：『大日本帝国港湾統計』（大正8年）、「府県統計書」より。

注：鹿児島県には仕出地・仕向地が県外であった河岸の値を含む。

「n.a.」はデータが得られない。佐賀關港は府県統計書では鶴崎港と記載。

表4：「府県統計書」との突き合わせによる追加的な捕捉（1919年）

新 県名	金額(円) 移出		移入		捕捉上昇率 移出		移入	
	重要度	掲載港	重要度	掲載港	重要度	掲載港	重要度	掲載港
青森		35,750	30,000		-	-	-	-
神奈川			407,792		-	-	-	-
静岡		218,912		64,638	0	1.54	-	-
京都		23,450	6,000	12,610	-	-	-	-
鳥取		358		2,800	-	-	-	-
広島			128,037		-	-	0.34	0
熊本		231,891		89,579	-	-	0	0.43
大分	19,210	105,450	12,000	782	-	-	-	-
宮崎	60		392		-	-	-	-
鹿児島				77,700	0	0	-	-
計	19,270	615,811	584,221	248,109	0.02	0.53	0.45	0.19

  

木炭 県名	金額(円) 移出		移入		捕捉上昇率 移出		移入	
	重要度	掲載港	重要度	掲載港	重要度	掲載港	重要度	掲載港
青森	10,800	74,260			-	-	-	-
岩手		895,865			0	2.17	-	-
神奈川	2,380		381,111		-	-	-	-
福井	26,963				-	-	0	0
静岡		760,973		332,254	0	4.21	0	3.16
京都	6,102	20,655	19,912	475,969	-	-	-	-
鳥取	104,494	1,100	20,000	8,500	-	-	0.13	0.06
岡山	47,041	1,090,000		23,500	-	-	-	-
広島	25,750		135,345		-	-	0.25	0
熊本	28,479	290,294	9,079	100,750	-	-	1.18	13.12
大分	3,150	261,838		8,405	0.00	0.23	0	0.12
宮崎	8,320	1,616,780			0.00	0.83	-	-
鹿児島	95,075	822,582	2,703	150	0.47	4.09	-	-
計	358,554	5,834,347	568,150	949,528	0.09	1.44	0.24	0.41

出所：表3，『大日本帝国港湾統計』（大正8年），「府県統計書」より。

注：鹿児島県には仕出地・仕向地が県外であった河岸の値を含む。

最大値は、木炭の移入では京都府の475,969円（数量単位にばらつきがあるため数量は集計できない）で、木炭の移出では宮崎県の6,824,600貫、1,616,780円、薪の移入では熊本県の470,645貫（一部の港の数量単位は斤で表示されていたため1斤=0.16貫で換算した）89,579円で、薪の移出では同じく熊本県の231,891円（数量単位にばらつきがあるため数量は集計できない）であった。

1919年の『大日本帝国港湾統計』に掲載されている港湾は、全国151の重要な港湾に限られている。重要港湾の選定にあたっては、内外貿易全体の趨勢や陸上交通機関の状態などを勘案して総合的に判断された。そのため、個別品目においては重要で数量・金額ともに大きな出入りがあったとしても、掲載されない港湾がでてきても不思議ではない。宮崎県は海路による木炭移出のトップ県であり、熊本県も8位の薪移入県であるので、上記のような突合せ結果が生じたのであろう。

重要度基準、掲載港基準によって追加的に捕捉された移出入金額の比率を求めた（表4参照）。

突合せ作業を実施した15府県全体で、重要度基準から追加の捕捉率をみると、薪移出は2%、木炭移出は9%、薪移入は45%、木炭移入は24%となっており、移入に比べて移出の捕捉率が低い。これ

は薪や炭といった燃料を移入するほどの港湾は、後背地に多くの人口や産業を抱えているあるいは中継交易地として発達しているため薪炭以外の物資もまた多く移入されており、したがってこうした港湾では、薪や木炭が相対的に重要とはみなされず『大日本帝国港湾統計』には掲載されなかったためであろう。逆に薪や木炭を移出する港湾は、後背地が農山村と考えられ、薪や炭が相対的に重要な商品と判断され『大日本帝国港湾統計』にも掲載されたと推測される。

個別の府県をみると、熊本県の木炭移入の追加捕捉率は118%である。『大日本帝国港湾統計』において重要でないと判断されたため記載されなかった数量は、実際の移入量の半分以上にもものぼることになる。鹿児島県の木炭移出の追加捕捉率は47%であり、現実の移出量は5割増し程度である。いいかえると『大日本帝国港湾統計』の掲載値は3割ほど過小である。

掲載港基準から追加の捕捉率をみると、薪移出は53%、木炭移出は144%、薪移入は19%、木炭移入は41%となっており、重要度基準とは反対に移入に比べて移出の捕捉率が高い。薪、木炭は日本の至る所で生産されており、『大日本帝国港湾統計』に掲載されないような規模が大きい、あるいは近隣の港との交易が中心となるような港湾にも、山村から集まってきたのであろう。特に木炭は市場性の高い燃料であり、都市などの消費地へ輸送された。木炭移出の追加捕捉率が極めて高い理由は、こうした木炭の市場性と生産地と消費地の空間的な乖離を反映したためと推測される。移入については、中小都市向けの燃料や産業用のための荷揚、大都市を目指した中継荷揚などが府県統計書で捕捉されたために上記のような高めの値になっているのであろう。

個別の府県をみると、熊本県の木炭移入の追加捕捉率は1312%と非常に高い。仕出地をみると、ほとんどが同一県内の港である。鹿児島県の木炭移出の追加捕捉率も409%と高い。仕向地をみると、大阪といった遠隔地も含まれるが、多くは長崎、熊本、沖縄といった近隣県である。『大日本帝国港湾統計』にはこうした近隣との交易がメインとなる港湾は掲載されない。結果として追加捕捉率が高くなっているのである。そのほか、岩手や静岡の追加捕捉率は高い。府県統計書には仕出地・仕向地の記載がないが、いずれの県においても隣県の近隣港までの輸送が中心と考えられるので、熊本県や鹿児島県での説明をそのまま踏襲できるだろう。

#### 4．おわりに

本稿は、『大日本帝国港湾統計』のデータカヴァレッジを検討してきた。

薪炭を事例にして戦前期の掲載港湾数と調査規則の変化との関連を検討することにより、3つの注目すべき発見があった。第1点は、貨物調査において重要度基準を採用した1913（大正2）年の法令改正の影響である。薪、木炭の掲載港湾数、掲載総数に対する比率の両方が大きく減少した。当時の調査担当者が「薪、木炭は重要でない」と認識していたと推測される。第2点は、木炭と薪における掲載比率のピークは、1913（大正2）年の重要度基準採用の直前であった。木炭で4割弱、薪で2割程度であり、掲載港湾数が極めて多かった港湾調査初期よりも大きい比率である。第3点は、「薪炭」と薪と炭を区別せずに掲載する港湾数の総数に対する比率は、1920年代前半にピークとなっている。掲載にあたっての重要度基準が廃止される1920（大正9）年の調査様式の改正が影響していると推測される。

1919（大正8）年の『大日本帝国港湾統計』に掲載されている薪炭についてのデータと同年の「府県統計書」のデータを突き合わせることによって、捕捉率がどの程度上昇するかを「重要度基準」と「掲載港基準」から検討した。



府県統計書ではかなり小額な移出入まで記載されているので、移出入のすべてを調査範囲としている可能性が高い。重要度基準から求められた追加捕捉率により、その港湾の移出入全体に対する記載漏れの度合いを求めた。

重要度基準、掲載港基準によって追加的に捕捉された移出入金額の比率を求めたところ、薪や木炭が重要とみなされたか否か、交易の中心が近隣諸港か否かといった点が色濃く反映する結果となった。重要度基準による追加の捕捉率は、移入に比べて移出の捕捉率が低く、掲載港基準の場合は逆に移入に比べて移出の捕捉率が高かった。木炭移出の追加捕捉率は極めて高く、木炭の市場性と生産地と消費地の空間的な乖離を反映していると推測される。

今後の課題の第1点目は、外国貿易のカヴァレッジの検討である。『大日本帝国港湾統計』の凡例によれば大蔵省が編纂している『外国貿易年表』の摘録にすぎない。しかし、いくつかのデータや品目ごとの輸送地は、『外国貿易年表』には掲載されていない<sup>3</sup>。原資料との突き合わせ作業によってあらたな情報が得られる余地が残されている。第2点目は、移出入全体に対する捕捉率を考察することである。「府県統計書」の数値が全港湾をカバーしているか、カバーしていないとすれば、どの程度の漏れがあるのかを検討する必要がある。場合によっては、新たな資料の発掘も必要であろう。第3点目は、「府県統計書」との突き合わせによる、個別データの数値チェック（誤植チェック）、輸送地（荷揚げ港が中継地か否かもわかるケース）や薪炭データの分離といった情報の拡張である。

- 1 松本貴典編著「生産と流通の近代像 100年前の日本」日本評論社、2004。
- 2 戦前の根拠規則の変遷は、谷口忠義「「大日本帝国港湾統計」の統計資料論的検討」歴史学研究（審査中）を参照されたい。
- 3 坂本和靖（家計経済研究所 研究員）さんの指摘による。生データを利用し自ら集計していた場合もあった。名古屋港のデータは、名古屋税関に調査員が出向き、税関調査の申告書を利用して作成されている（細田徳寿「土木行政叢書第7回 港湾・運河編」好文館書店、1941、310ページ）。

